



Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.

Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

**Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.**

Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.

"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

Loco. revue

N° 247

La revue des amateurs de chemins de fer



JANVIER 1965

3,60 F

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

loco-revue

N° 247

VOLUME XXIV

JANVIER 1965

Editions : LOCO-REVUE

**Le Sablen
AURAY**

(MORBIHAN)

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR

Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef

Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65

C.C.P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 63 A 465

Paraît le 1^{er}
de chaque mois

NOTA. - La reproduction de
tout ou partie des textes et
clichés ci-inclus, ne peut être
permise sans l'autorisation de
l'Editeur

Les articles publiés n'en-
gagent que la responsabilité
de leurs auteurs. Les ma-
nuscripts non insérés ne sont
pas rendus

Pour tous changements
d'adresse prière de joindre
avec la dernière bande 0,50 NF
en timbres. L'échéance d'a-
bonnement est indiquée à
droite et en haut du cliché
l'adresse.

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

SOMMAIRE

	Page
Le réseau HO des Deux-Mayets	11
L'Electronique appliqué au modélisme	14
Model Shopping	18
Construction d'une 141 R (suite)	20
Le Trix " 2 rails " à l'essai	25
L'électricité au service du modéliste	28
Coup d'œil chez les modélistes	29

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Réseau HO pour une armoire.
Réflexion sur l'adhérence des locomotives miniatures.
Construction d'une voiture A8 myfi inox à l'échelle du 1/43^e.
L'électronique appliquée au Modélisme.
Coup d'œil chez les Modélistes.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Tite bild

Contre-jour sur le coin dépôt du réseau HO de Mr Lamarche, second lauréat de notre
concours photographique Loco-Revue 1964.

False lighth on Mr Lamarche HO layout showing the depot corner. The author has won
the second prize of Loco-Revue 1964 photographic competition.

Das Bw der HO-Anlage von Herrn Lamarche. Diese Gegenlichtaufnahme erhielt den 2.
Preis in unserem Photowettbewerb 1964.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les bonnes Maisons spécialisées ainsi
que dans les Bibliothèques des Gares S. N. C. F. de la Région Parisienne et des
grandes Villes de Province (plus de 300 points de Vente dont 71 à PARIS).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou DOLLAR 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	(2) 40,00 F. ou 30 DM. ou 50 SH. ou DOLLAR 8,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37,00

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42,00

Janvier 1965

Construction à l'échelle HO (1/86^{eme}) d'une locomotive Mikado 141 R série 1 à 700 S.N.C.F.

(Suite, voir également nos N° 245 et 246) .

Par G. NAGEL.

BUILDING A 2-8-2 R IN HO SCALE.

Baubeschreibung einer MIKADO-Lokomotive 141 R Baureihe 1-700 der S.N.C.F. im Masstab 1 : 86.

LE TENDER

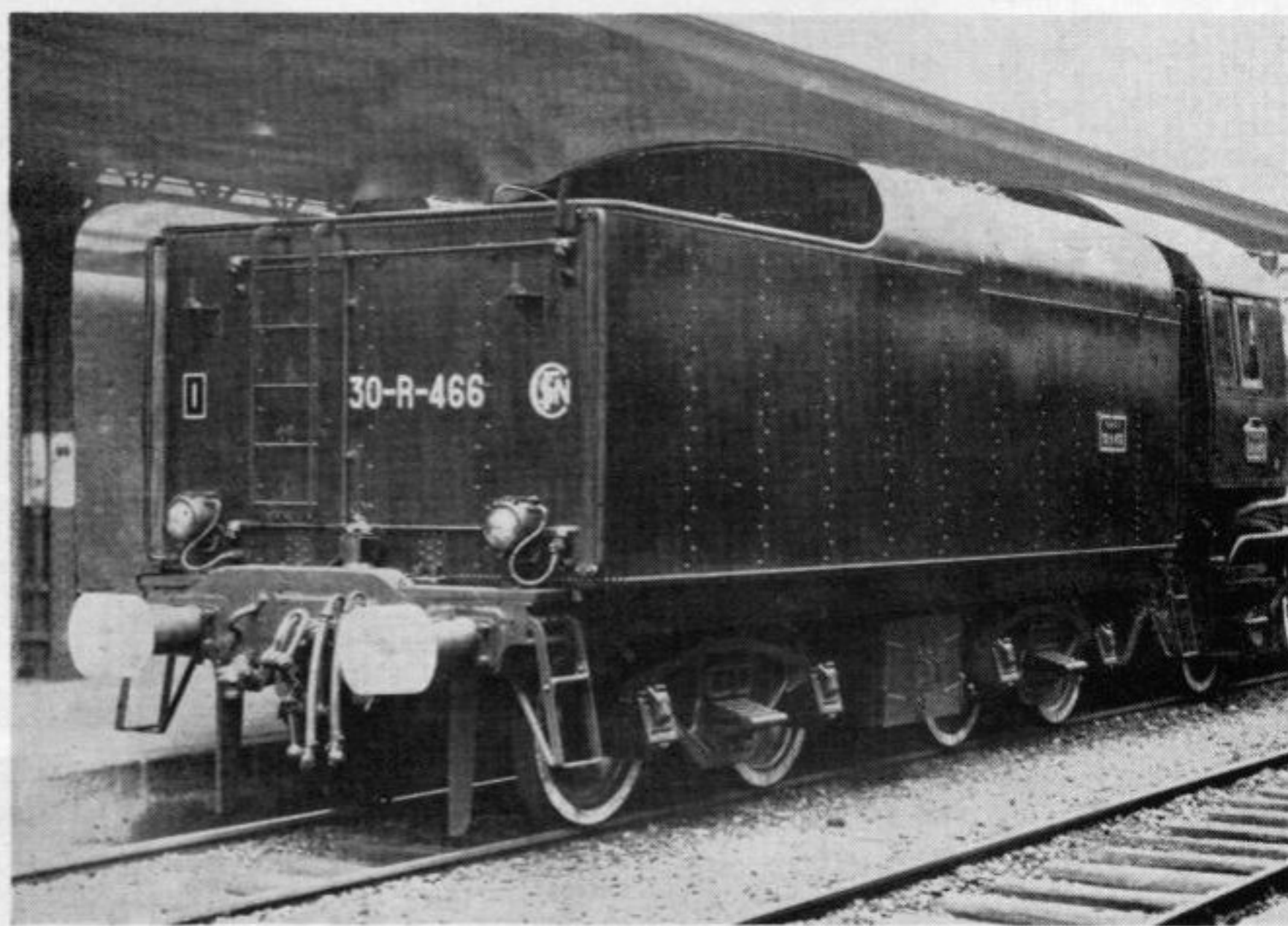
30 - R (plan VI)

V. - CHASSIS

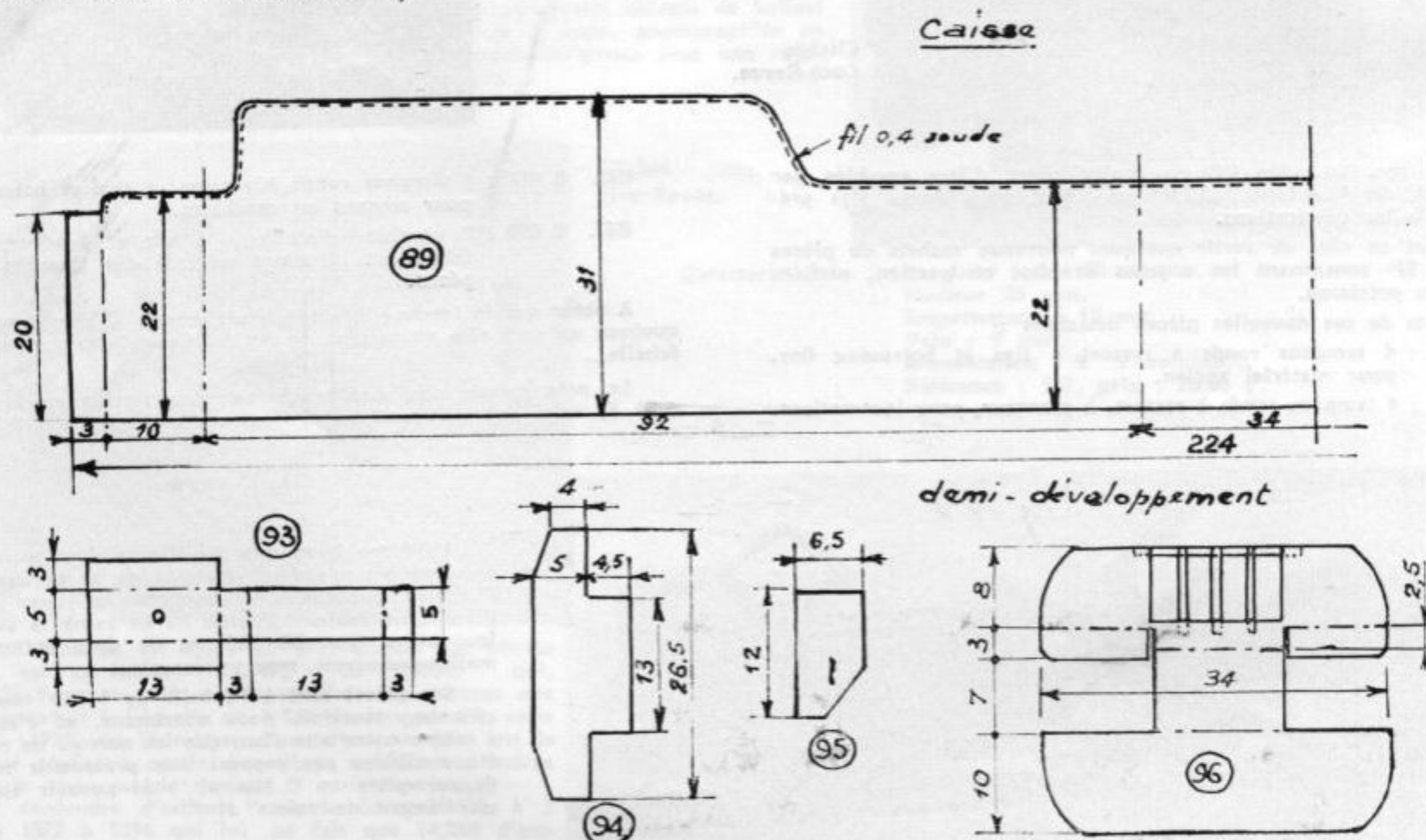
Les longerons sont constitués de rail HO, les deux longerons extérieurs étant toutefois recouverts côté champignon d'une bande de tôle de 0,5 et 3 mm de largeur pour figurer un profilé en I. Les longerons sont entretoisés à chaque extrémité par les traverses de tamponnement, et dans la partie centrale par les deux traverses supports des pivots de bogies. La traverse arrière (83) est en laiton de 0,5 et une petite bande de 0,5 soudée sur la partie supérieure lui donne l'apparence d'épaisseur. La traverse avant (84) est en tôle de 0,5 et porte le tampon de choc avec le support d'attelage machine-tender. Les coffres à agrès et à panier sont deux petites boîtes identiques soudées sous le châssis par l'intermédiaire d'une entretoise en tôle de 0,3 (85).

BOGIES

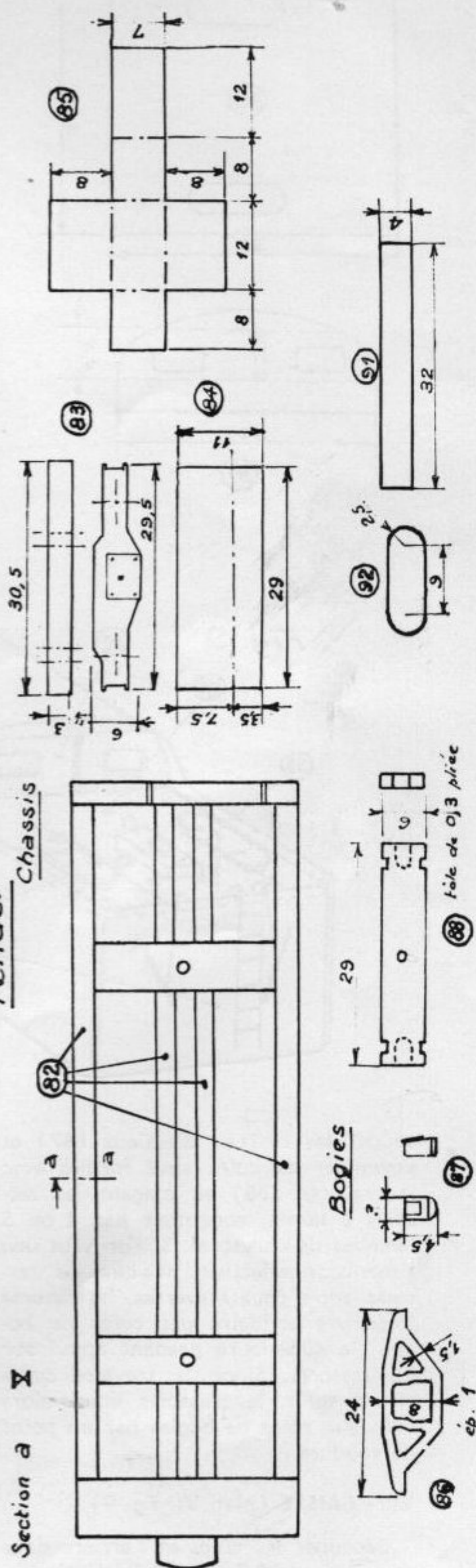
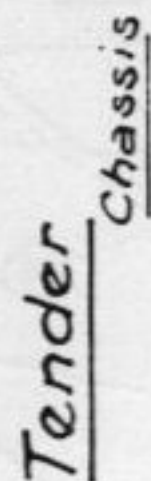
Découper les quatre côtés de bogie (86) ensemble dans du laiton de 1,

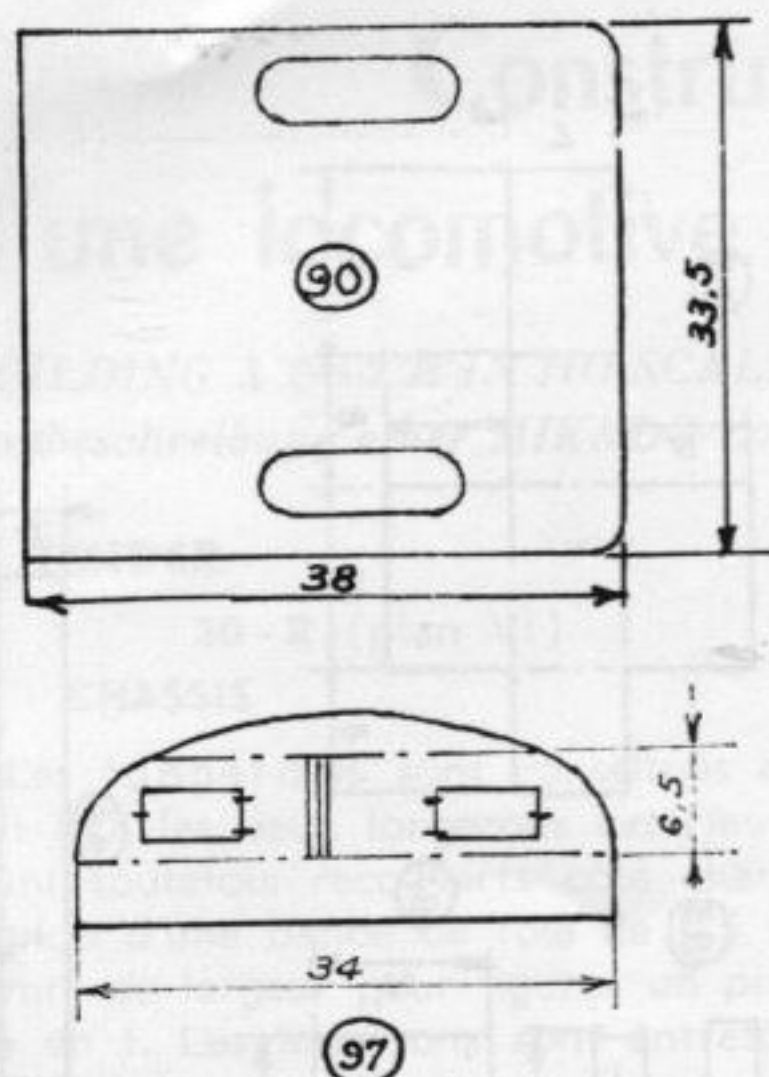


Tender 30 R série 1 à 700 à caisse à eau rivée (voir page 23).
A 30 R Class Tender with riveted body.



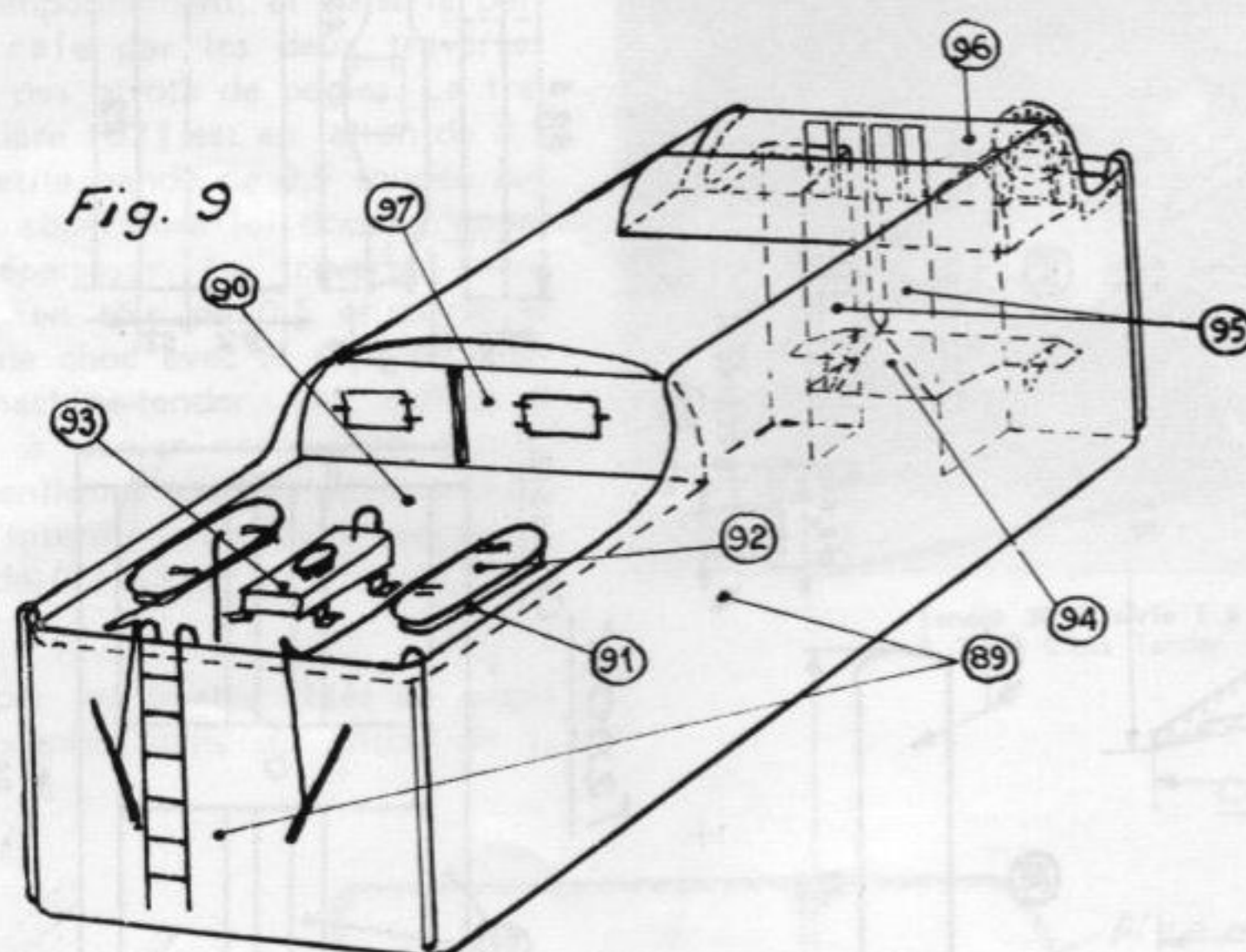
ANNEXE AU PLAN VI.





Le tender construit par Mr Nagel. On remarquera la présence de la pelle du chauffeur, ainsi que le volant de frein, réalisé à l'aide d'un bouton pression.

Tender built by Mr Nagel. Note the stoker shovel and the brake wheel.



souder les boîtes d'essieux (87) et assembler les côtés ainsi formés avec la traverse (88) en plaçant les ressorts à lames, constitués par 4 ou 5 lamelles de chrysocal. Si l'on veut une suspension effective, placer les ressorts entre deux traverses, la traverse inférieure solidaire des côtés de bogies, la supérieure prenant appui sur les ressorts. Sinon la traverse supérieure suffit, les ressorts étant alors fixés aux côtés de bogies par un point de soudure.

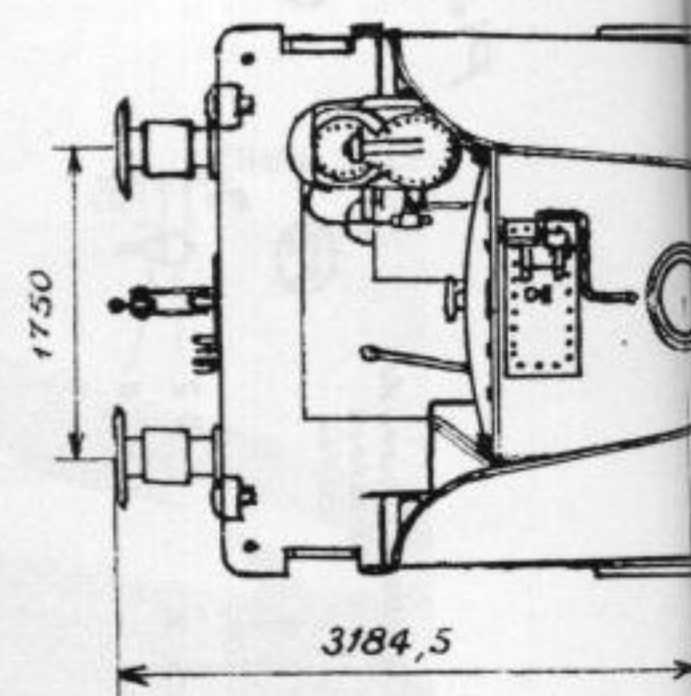
VI. - CAISSE (plan VI, fig. 9)

Découper les côtés et l'arrière dans de la tôle de 0,3 suivant le développement (89). Pointer ultérieurement

pour figurer les rivets si l'on a choisi une machine dont le tender est dans la série à caisse rivée, puis plier en faisant les arrondis sur un morceau de fer rond de $\varnothing 4$. Pour la partie supérieure de caisse à eau (90) éviter les ouvertures, souder les hausses de prise d'eau (91) et leur couvercle (92). Faire les tringles de commande en l de 0,4. Le réservoir distributeur-doseur de complexe TIA (93) est une boîte soudée directement sur la tôle (90) ou surélevée de 3 mm au moyen de deux pattes en U renversé.

Les deux côtés de caisse sont entretoisés au centre par l'arrière de soute à charbon (97) et à l'avant par la plate-forme de tender (94), sous la-

Echelle 1/86 11,6 mm/m



Constructeurs :

Lima Works à Lima (Ohio)

Alco (American Locomotive Co.)
à Schenectady

Baldwin Locomotives Works
à Chester (Philadelphia)

Années de construction :
1946 / 1947

Locomotive simple expansion

Timbre : 15,46 hpz - Surface
(Grille)

Effort moyen théorique à 10

Admission la plus grande (ma

Appareils d'alimentation : Pompe
Inject

Appareils de sécurité : Deux

Régulateur à soupapes multiples

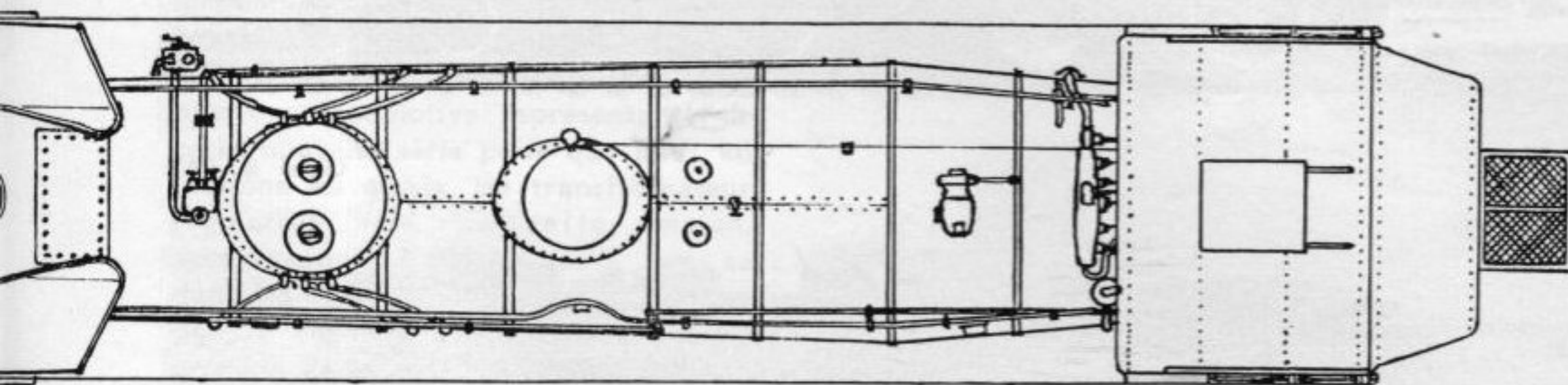
Servo-moteur de changement de

Echappement fixe type américain

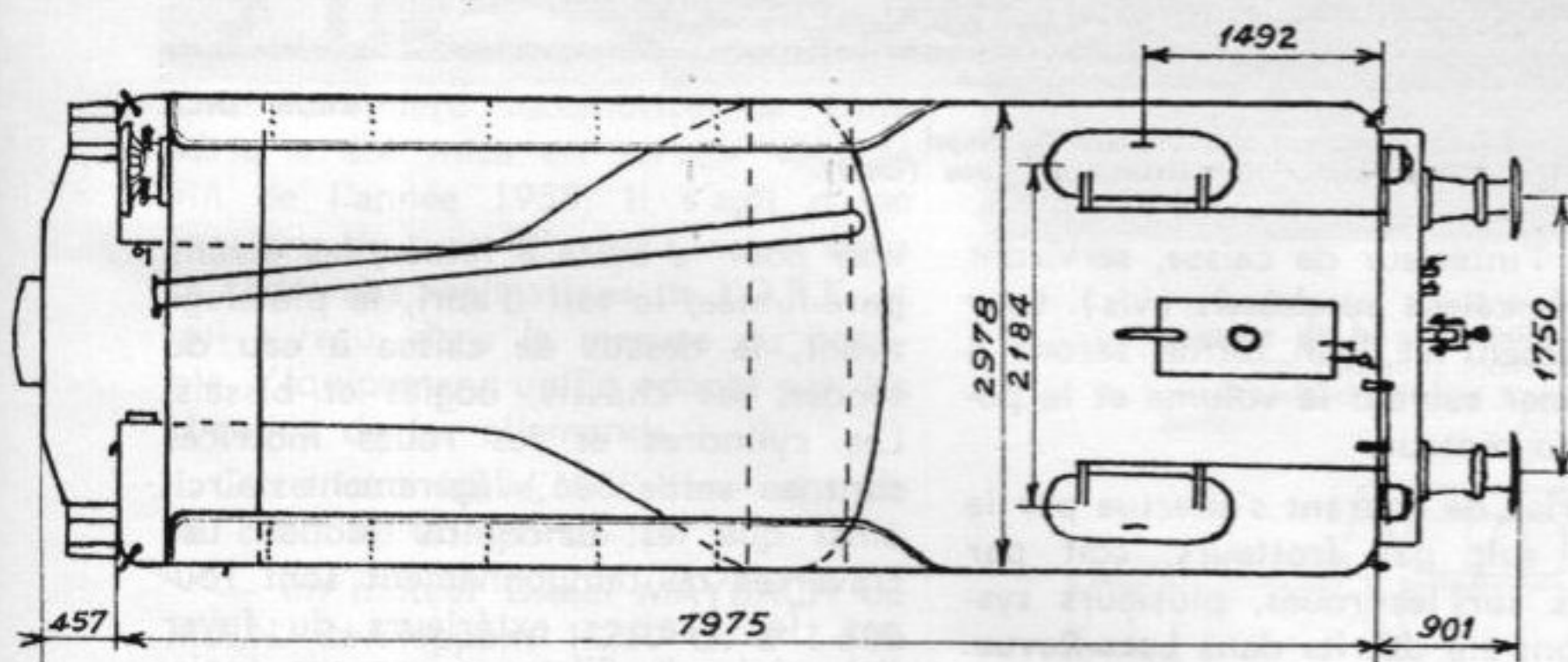
Graissage mécanique Nathan

141-R et 30-R

Série 1 à 700
(Charbon)



Vues de dessus



Caractéristiques générales

deux cylindres, à surchauffe, à stoker type 141 R 1 à 700
 de grille : 5,16 m² - Surface totale de chauffe : 246,09 m²
 (avec deux siphons Nicholson)
 % d'admission : 24 200 kg (23 740 daN)
 che AV) : 84,5 %
 s Worthington type 3 SAE (débit 20 500 l/h)
 eur Edna-Brass (débit 20 500 l/h)
 soupapes de sureté type Coale.
 dans le collecteur de surchauffe type Superheater.
 marche type ALCO ou FRANKLIN.
 avec dispositif de self-cleaning dans la boîte à fumée (sauf 10 locos)
 ur cylindres, boîtes d'essieux et mécanisme.

Locomotive et tender

Frein automatique 6 ET Westinghouse, direct et indépendant
 Eclairage électrique 32V (Turbo-dynamo Pyle-National)
 Empattement total : 20,319 m - Longueur totale hors-tampons : 24,131 m
 Vitesse limite : 100 km/h
 Rayon minimum d'inscription en courbe : 81 m.

Tenders 30R :

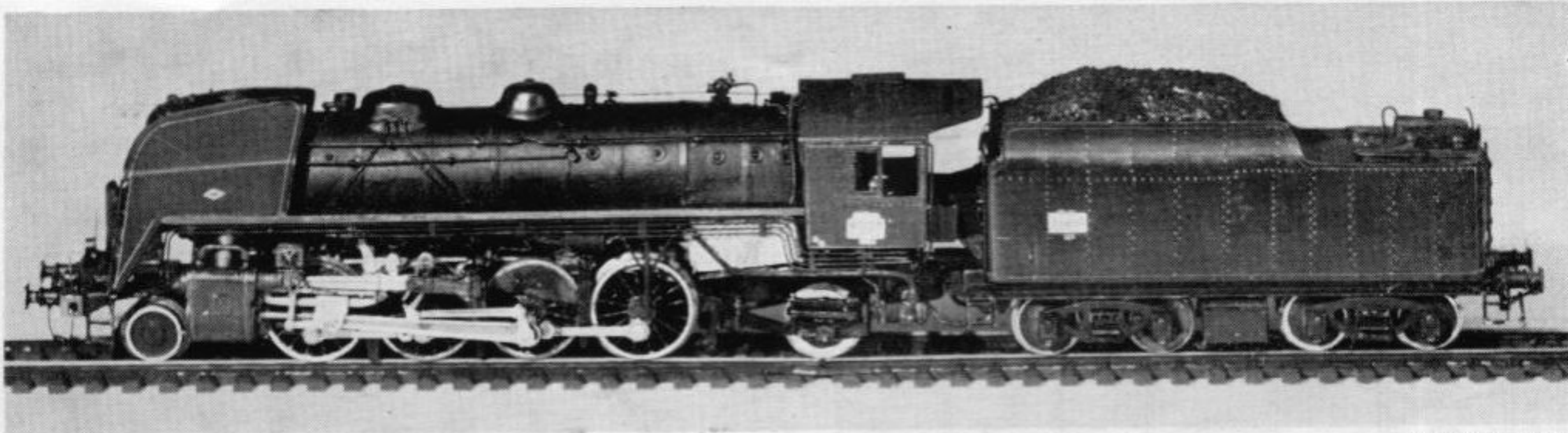
caisse à eau rivée :

1 à 180 - 441 à 482 - 493 à 496
 449 et 500 - 505 à 508 - 515 et 516
 519 à 521 - 528 à 533 - 540 à 542
 545 et 546 - 549 à 557 - 564 et 565
 568 à 571 - 574 et 575 - 578 et 579
 582 à 586 - 591 à 596 - 599
 604 et 605 - 608 et 609 - 612 et 613
 616 et 617 - 620 et 621 - 624 et 625
 628 et 629 - 632 à 635 - 640 et 641
 646 - 649 à 652 - 655 et 656
 673 - 676 à 678

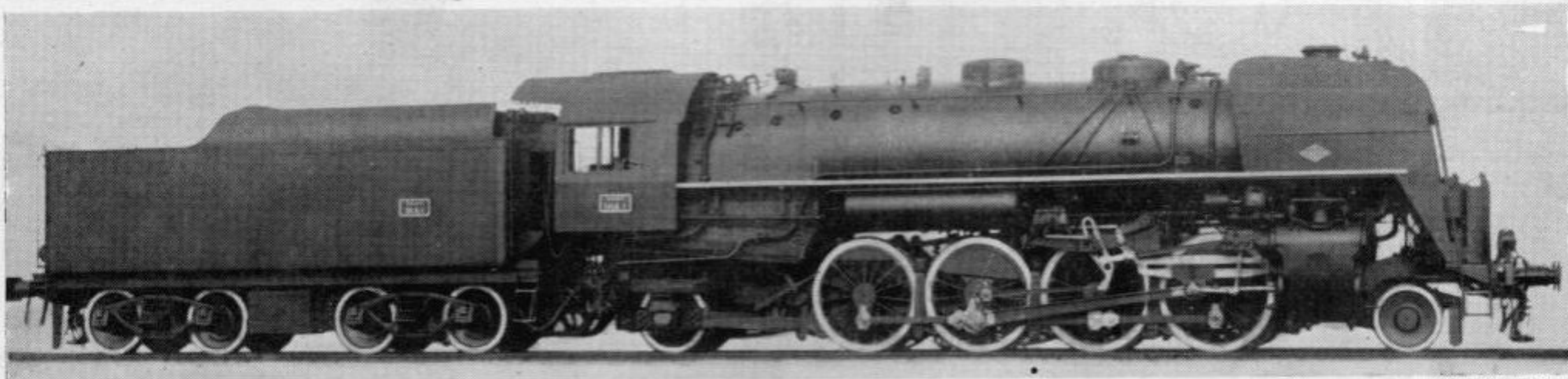
les autres tenders 30R de la
 série 1 à 700 ont une caisse
 à eau soudée.

Tender à bogies type 30R 1 à 700

Capacité en eau : 30 m³
 Charbon : stoker 11 t
 briquette 1 t
 Distributeur-doseur de complexe
 Stoker type HT1 américain TIA
 Attelage entre machine et tender
 type Franklin
 Frein à main à chaîne type Ajax



Cliché E. RAT.



Cliché SNCF.

En haut, la 141 R-126 série 1 à 700 provenant des ateliers G. Nagel.
En dessous, la 141 R série 1 à 700 provenant des ateliers de Lima (Ohio).

quelle doit passer le cordon, ainsi que par l'avant de soute (96) plié en U et formant le casier à briquettes.

Le volant de frein à main du tender est un bouton pression de taille appropriée et soudée sur un petit morceau de tôle de 2 de largeur, plié, figurant le coffret contenant la chaîne de manœuvre. Mettre en place les portillons (68) identiques à ceux de la machine, les quatre robinets de jauge avec leur tringle de commande (fil de 0,4), les portes de soute à charbon (95), les mains courantes et l'échelle arrière d'accès au-dessus de la caisse à eau. Les marchepieds, soudés au châssis sont en fil de cuivre de 1 aplati.

Deux équerres, soudées de chaque

côté de l'intérieur de caisse, serviront à fixer la caisse au châssis (vis). Leur emplacement et leur forme seront à déterminer suivant le volume et la position du moteur.

La prise de courant s'effectue par le tender, soit par frotteurs, soit par contacts sur les roues, plusieurs systèmes ont été décrits dans **Loco-Revue**.

VII. - PEINTURE - DÉCORATION

La peinture de ce modèle a été faite semblable à celle des machines sortant de grande révision des Ateliers de Nevers. Machines en 1961-62, c'est-à-dire : vert "306" (type voitures S.N. C.F.) pour le corps cylindrique, les flancs de l'abri et la caisse du tender ;

noir pour la boîte à fumée, les écrans pare-fumée, le toit d'abri, le platelage avant, le dessus de caisse à eau du tender, les châssis, bogies et bissels. Les cylindres et les roues motrices sont en vert "306" légèrement noirci, ainsi que les coffres du tender. Les traverses de tamponnement sont rouges, les flancs extérieurs du foyer "aluminium". Filets rouges sur épaisseurs du tablier, pourtour des écrans pare-fumée et des faces d'abri, des flancs et bout arrière du tender. Inscriptions : plaques d'abri et côtés de tender : jaune sur fond rouge — sur traverse avant et bout AR du tender : blancs. Rainures de bielles : rouges.



MODEL SHOPPING

(Suite de la p. 19).

Cliché Hag.

Les dimensions de la caisse de la BB sont les suivantes : longueur h.t. 113, hauteur au niveau du rail 27, largeur totale 21. Attelages nouveaux également directement inspirés des "Jouef" std. La reproduction assez fidèle de cette caisse de machine nous fait d'autant plus regretter que Rail-Route ait choisi l'échelle du 1/143^e, autrement cela aurait été une bonne occasion pour les amateurs du "N" d'augmenter leur parc avec des éléments de type français, qu'il aurait été facile de rendre fonctionnels.

★

Poursuivant son programme de livraison de matériel repris en version "2 rails" "HAG" annonce deux nouveautés en son dernier catalogue : une jolie voiture pilote pour rame réversible série ABt 4 ü des CFF avec éclairage intérieur et inversion des feux à main, réf. 421,

et l'amusante unité de traction Réf. 131, illustrée ci-contre qui en fait est la reprise d'un modèle existant dont la fabrication avait été momentanément abandonnée.

Ce locomoteur électrique reproduit la série Te II 121 à 138 des CFF, machines de manœuvres de 350 ch construites entre 1941 et 49 par SLM & SAAR et adoptées également par certaines entreprises industrielles reliées directement au réseau CFF. A ce titre ce modèle constitue une unité originale de traction pour l'exploitation d'un petit raccordement de caractère industriel sur le réseau modèle.

